INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

38a jaro Majo-junio 1986 N-ro 3



La fama 365.0-lokomotivo de CSD (Ceĥoslovakaj Stataj Fervojoj). En servo almenaŭ ĝis 1968.

(Laŭ poŝtkarta foto)

REDAKTORA BABILO

Kun ioma hezito la primavero feine aliras nin. Sed antaŭ ol ŝi kaptos vin plene, tralegu ĉi tiun 3an numeron de Internacia Fervojisto de la jaro "100 minus 1".

Vi povas legi la lastajn informojn pri la 38a kongreso, ĉe kiu ni esperéble intervidiĝos, komentarion pri unu el la kongresproponoj, fervojajn novaĵojn de diversaj fontoj, represon de la laborplano de IFEF. Io eble interesos al vi, kaj se ne - bonvolu sendi al la redaktoro ion pli interesan.

Ni pardonpetas pro stulta eraro sur la frontpaĝo de nia antaŭa numero (IF 2/1986): La stacio **Akkari** situas en Sirio, kaj ne en Libano. Ĉu vi ne rimarkis tion? Do vi estas preskaŭ same nescia kiel la redaktoro, kaj mi bonvenigas vin en la societon de et-sciantoj.

Nu, ĝis venontfoje.

Red.

VALUTAJ RESTAĴOJ AL TERMINARA FONDUSO

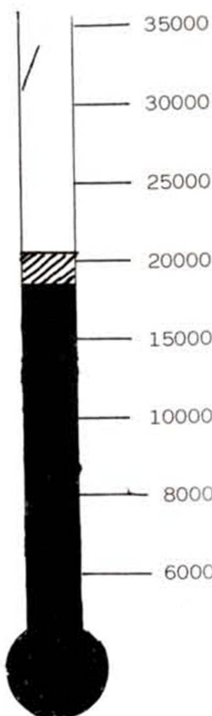
Dankante pro la ĝisnuna alfluo de malavaraj kontribuaĵoj por la Terminara Fonduso mi ŝatus atentigi pri fonto, kiu sen grava ŝarĝo al vi kiel unuopulo povos esti valora helpo al la fonduso:

Post vojaĝo eksterlanden ofte restas eta sumo en fremda valuto, tro malgranda por reŝanĝo en propran, kaj do apenaŭ utila al vi. Nia sugesto estas, ke vi konservu tiujn sumetojn, ĝis vi renkontos la IFEF-kasiston aŭ alimaniere zorgu, ke ĝi iras al li. Fine de la IFEF-kongreso estos la eble plej taŭga momento.

Ni atentigas pri la proverbo: Eĉ bagatelo povas servi al celo.

Antaŭa sumo	18.387,10 DKK
Per Engen	678,00 -
Anonima	1.246,00 -
	20.311.10 DKK

Kasisto



INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst

Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Cion por kaj pri "Internacia Fervojisto" bonvolu sendi al la redaktoro.

Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj)

Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn

Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev



38A IFEF-KONGRESO

17a-23a de majo 1986

Skopje, Jugoslavio

Konstanta adreso: 38a IFEF-kongreso "Feroturist" pf 270, YU-9100 SKOPJE

FERVOJO KAJ ESPERANTO - PONTOJ DE PACO

Post nelonge ni troviĝos en la kongresurbo **Skopje**, ni kiuj havas feliĉan sorton, ke ni povas iri.

Skopje estas la ĉefurbo de Socialisma Respubliko Makedonio kun ĉirkaŭ 500.000 loĝantoj, kaj ĝi estas la tria urbo de Jugoslavio laŭ grandeco. Ĝi situas 245 m super la marnivelo kaj prezentas gravan vojkruĉigon sur Balkano. Tra la urbo fluas Vardar, la plej granda makedona rivero, apud kiu iras la trajnoj kaj aŭtovojo.

Teruraj tertremoj detruis la urbon en la jaroj 518 kaj 1963, kaj pluraj okupantoj regis en la teritorio, ekzemple la turkoj de la 14a jarcento ĝis 1912.

La plej konataj kulturhistoriaj monumentoj estas: kastelo Kale (6a jc), ŝtona ponto (15a jc), Daŭtpaŝaa banejo (15a jc) en kiu nun troviĝas arta galerio, Kurŝumli An (16a jc), preĝejo Sankta Spas (17a jc) pro siaj famaj lignogravuraĵoj, malnova komerckvartalo de orienta tipo, la fervojstacio kiel monumento al la katastrofa tertremo.

Plej pitoreska turisma loko en Makedonio estas lago Ohrid, apud kies bordoj troviĝas la urboj Ohrid kaj Struga. La lago situas 695 m super la marnivelo kaj estas 286 m profunda. La naturaj kondiĉoj ebligis al reprezentantoj de flaŭro kaj faŭno travivi ek de la Terciaro, kaj tial oni diras, ke la lago estas "muzeo de vivaj fosiloj".

Norde, ĉe la elfluo de la rivero Cru Drim el Ohrida lago, troviĝas Struga, urbo de poezio.

Sed spertu mem. Antaŭ, dum kaj/aŭ post la 38a IFEF-kongreso. Vi certe memoras, ke la kongreskarto validas kiel bileto por la 1a klaso de ĉiuj jugoslavaj trajnoj dum la periodo 5a de majo ĝis 8a de junio 1986.

NI GRATULAS

JOSIP ZUPANIĆ - 90jaraĝa

Komence de marto - pli precize la 4an tagon de tiu monato - Josup ZUPANIĆ fariĝis 90jara. El tiuj naŭ jardekoj preskaŭ ses li dediĉis al Esperanto-movado inter fervojistoj. Vere gratulinda jubileo kaj oni malfacile trovas konvenajn vortojn por priskribi emociojn kiuj tuŝas korojn de ĉiuj, kiuj bone konas la jubileanton.

Li naskiĝis, do, antaŭ 90 jaroj en Lupoglav (Istrio). Oficis kiel fervojisto unue en Slovenio kaj en periodo 1921-1941 en Beograd, poste en Zagreb kie li emeritiĝis en la



Josip Zupanić

jaro 1951. Do, oni povus diri, ke lia tuta vivo estis dediĉita al fervojo. Jes, sed pli granda parto de sia vivo Josip Zupanić dediĉis al alia sia ideala okupo: Esperanto.

Esperantisto li fariĝis jam en la jaro 1927 kaj tuj ekgvidis kursojn por komencantoj. En la antaŭmilita

"jugoslava" estraro de IAEF li estis asesoro kaj diligenta kunhelpanto de Stojnič, Puhalo kaj aliaj IAEF-funkciuloj. Post la milito li helpis fondiĝon de FES Zagreb kaj estis ĝia vicprezidanto, ankaŭ komitatano de JAFE kaj ĉefa kaj respondeca redaktoro de JUGOSLAVIA FERVOJISTO dum preskaŭ 30 jaroj (nun ĝia honora redaktoro).

Lia ĉefa okupiĝo estis dum pluraj jaroj kompilado de fakaj fervojaj terminoj kaj tradukado de fervoj-fakaj tekstoj. Kun L. Sekereš li estis tradukanto de "Internacia konvencio pri fervoja var-trafiko" (CIM) kaj kunaŭtoro de "Fervoja terminareto" kun pli ol 3000 fakaj fervojaj terminoj. Por tiu laboro li estis distingita en 1966 per Ordeno por meritoj por la popolo kun arĝenta stelo kaj en 1971 per Arĝenta Medalo de FISAIC.

Kara Joĉjo, ni deziras al vi ankoraŭ multajn trankvilajn kaj feliĉajn jarojn.

F. Ero en Jugoslavia Fervojisto

KONGRESPROPONOJ, vidu IF 2/1986 paĝo 22

Komentario de la IFEF-estraro
pri kongrespropono n-ro unu:

Ni unue substrekas, ke ni pozitive taksas la ideon, ne nur konstati la atingaĵojn en niaj landaj asocioj, sed ankaŭ la manieron, laŭ kiu tio okazis. La fakton mem de la atingaĵoj ĉiujare kolektas kaj publikigas la vicprezidanto en sia "Resumo". La bazo por la itala propono sekve ekzistas.

Ni tamen donu rimarkigojn pri la propono resp. ties komentario:
La decido en Oostende 1983 prot. pkt 11 lasta alineo tekstis "La itala landa asocio ĝis la venonta kongreso montru ekzaktan vojon kaj tie eventuale invitu al respektiva kunsido. Tiam la komitato decidu, ĉu necesos nova IFEF-komisiito kaj nova sistemo".

Gis la kongreso 1984 neniu reago de IFEA atingis la estraron. Krome en protokolo pkt 3 de la nepublika komitatkunsido 1984 en Slanĉev Brjag legeblas: "Pri la punkto 6 Oostende la estraro skribis al landaj asocioj, sed sen reago. Ĉar neniu lando sendis proponojn, la afero nun ne povas esti traktata".

Por 1985 (Vejle) denove ne venis oficiala propono trakti tiun aferon. Tamen laŭ insista interveno de d-ro Menabene en la nepublika komitatkunsido estis enŝovita respektiva kunveno. La protokolo tekstas en pkto 11.4: "Forumo Menabene. Pro insista postulo de d-ro Menabene la prezidanto anoncas novan programeron. Merkredon (22.5.85) inter 13 kaj 14 h okazos forumo sub la titolo "Forumo pri movadaj aktivecoj". Gvidanto: d-ro Alberto Menabene (I)."

Tiu kunveno fakte okazis. Raporto aperis en Internacia Fervojisto. Gi do okazis, sen ke de post 1983 estis reaginta iu ajn landa asocio. La estraro deziras kontesti la impreson, kvazaŭ ĝi (kiu estas "oni"?) estas malhelpinta la traktadon de iu ajn propono. Male! Kiam en oktobro 1985 venis letero de la itala sekretario al la estraro, tiu respondis per letero de 16.11.85 al IFEA jene: "Responde al via letero de 3.10. ni informas vin, ke laŭ interkonsento estraro/LKK Skopje estos enprogramita "Forumo pri movadaj aferoj" sub itala gvidado kaj respondeco. Ni lasas al vi, antaŭe inviti la landajn asociojn kaj informi ilin pri la senco de tiu aranĝaĵo. La estraro petas doni al ĝi rekte kaj al la komitato tra IF post la kongreso koncizan raporton pri la forumo. Laŭ la rezulto oni vidos, ĉu tiu aranĝo povos esti ripetata."

Jen la situacio estas klara. Gis nun tute ne temas pri iu regula kongresero. Ni rekomendas al la landaj asocioj, sendi kompetentulon al tiu forumo kaj entute multe da interesuloj partoprenu. Ni tamen akcentu, ke, konsidere al la jam okazantaj

multnombraj laborkunsidoj de komitato kaj komisionoj, prelegoj ktp aldona regula kunsido nur povas esti favorigata, se ĝi alportas veran utilon al la federacio.

- prezidanto -

LABORPLANO DE IFEF

(Represo de IF 2/1982)

I. Taskoj de IFEF

1. Plenumi la decidojn de la komitato
2. Doni konsilojn al la landaj asocioj
3. Interrilati kun instancoj kaj aŭtoritatoj
   - 3.1 Fervojaj instancoj interkonsente kun landa asocio
   - 3.2 FISAIC (kun landaj sekcioj nur interkonsente kun landa IFEF-asocio)
   - 3.3 Aliaj fervojistaj organizoj (kulturaj, artaj, libertempaj, sportaj) interkonsente kun landa asocio
   - 3.4 ITF
   - 3.5 Nefervojistaj instancoj kaj organizoj interkonsente kun landa asocio
4. Interrilati kun Esperanto-organizoj
   - 4.1 UEA
   - 4.2 SAT
   - 4.3 IEMW
   - 4.4 aliaj
5. Kolekti kaj disponigi informojn
   - 5.1 Kolekti gravajn informojn kaj aĵojn
   - 5.2 Disponigi informojn al interesuloj
   - 5.3 Utiligi la IFEF-kongresojn kaj ĉiun taŭgan okazon por informi la publikon
6. Instigi landajn asociojn organizi internacian skisemajnon kaj sportajn konkursojn en kadro de Esperanto-aranĝoj
7. Instigi ĉiuspecan kulturan agadon de la landaj asocioj
8. Instigi kaj subteni la agadon de la junularo
9. Iniciati kaj helpi en la organizado de novaj landaj asocioj
10. Generale favorigi varbadon ĉiuspecan
    - 10.1 Intensigi la varbadon de novaj membroj
    - 10.2 Varbi izolajn membrojn
    - 10.3 Varbi adoptitajn kaj rekomendi ilin al la koncerna landa asocio
11. Progresigi kaj subteni la terminaran laboron
12. Kolekti kaj okaze publikigi statistikojn kaj historiajn datojn

II. Taskoj de la landaj asocioj kaj ties lokaj societoj

21. Plenumi la decidojn de la komitato
22. Interrilati kun instancoj kaj aŭtoritatoj

22.1 Fervojaj instancoj
22.2 Fervojistaj sindikatoj
22.3 Landaj FISAIC-asocioj
22.4 Aliaj fervojistaj organizoj (kulturaj, artaj, sportaj)
22.5 Nefervojistaj organizoj

23. Organizi jarkunvenojn

24. Organizi komunajn aranĝojn kun aliajn asocioj

25. Interrilati kun Esperanto-organizoj
25.1 Landaj asocioj de UEA
25.2 Landaj grupoj de SAT
25.3 Aliaj

26. Informado en plej vasta senco
26.1 Kolekti gravajn informojn kaj sendi ilin al IFEF
26.2 Nomumi respondeculon, kiu provizas la redaktoron de la IFEF-organo kaj la Informan Fakon de IFEF per aktualaj novaĵoj
26.3 Informi la vastan publikon
26.4 Informi fervojajn administraciojn kaj fervojistajn sindikatojn
26.5 Informi en propra medio (deĵorejo k.s.)
26.6 Aranĝi ekspoziciojn
26.7 Kromaj aktivecoj (flugfolioj, afiŝoj, sonbendoj, diskoj)

27. Varbado
27.1 Plialtigi la membronombron
27.2 Aranĝi lingvokursojn
27.3 Zorgi pri instruado en faklernejoj
27.4 Prizorgi la membrojn, precipe novajn
27.5 Instigi al utiligo de la "Koresponda Servo" de IFEF
27.6 Trovi novajn adeptojn kaj subtenantojn
27.7 Prizorgi la adoptitojn
27.8 Fondi lokajn grupojn

28. Junulara agado
28.1 Kunlaborigi junulojn kun la landa estraro
28.2 Organizi junularajn aranĝojn
28.3 Aliĝi al la "Pasporta Servo" de TEJO
28.4 Interrilati kun neesperantistaj junulaj organizoj

29. Eldoni landan organon aŭ minimume informilon

30. Terminara laboro
30.1 Intensigi la terminaran agadon sur nacia nivelo en kunlaboro kun la Terminara Komisiono
30.2 Eldoni terminareton nacilingvan

III. Taskoj de komisionoj kaj komisiitoj

41. Terminara Komisiono
41.1 Intensigi, koordini kaj raciigi la terminaran laboron sur internacia nivelo
41.2 Intensigi la terminaran laboron sur nacia nivelo
41.3 Eldoni laŭbezone internacian komunikilon (Terminara Kuriero)
41.4 Traduki internaciajn reglamentojn
41.5 Recenzi tekstojn de fervojfaka enhavo

42. Fakprelega Komisiono
    42.1 Zorgi por lingve senripoĉaj fakprelegoj
    42.2 Instigi al tradukado de fakprelegoj en naciajn lingvojn
    42.3 Sugesti koncizajn klerigajn informojn pri fervojaj aktualaĵoj ĉiulandaj

43. Komitatano A de UEA
    43.1 Reprezenti IFEF en Universalaj Kongresoj
    43.2 Specialaj taskoj laŭ komisio flanke de estraro kaj komitato
    43.3 Raporti skribe kaj buŝe pri sia agado al estraro kaj komitato

IV. Diversaĵoj

101. Ĉio menciinda, kiu ne trovas lokon sub iu ajn el la supraj punktoj

ĈU FUTURECA FERVOJO EN LIBANO?

FRANCA PROJEKTO PRI LINIA KROMMOTORO

Kiam iun tagon finiĝos la interna milito en Libano, tiu lando eble tre famiĝos pro nova fervojsistemo. Francio volas - tuj kiam la politikaj cirkonstancoj tion permesos - oferti sian TGV-sistemon (trajnoj de granda rapideco) al la registaroj de Libano kaj Sirio por du novaj relvojoj, laŭ kiuj trajnoj transgrimpu la montaron Lebanono helpe de nekonvencia krommovigilo.

Pri tiu projekto raportis en Parizo Bernard de Fontgalland, la iama ĉefo de la SNCF-esplorservo kaj honora ĝeneralsekretario de UIC. Laŭ opinio de francaj TGV-merkatesplorantoj apartenas al la multpromesaj rapidfervojaj projektoj ankaŭ la jenaj du:

- de la libana ĉefurbo Bejruto tra ĝia internacia flughaveno Khalde al la siria ĉefurbo Damasko, 120 km for, senhalte atingebla en 75 ĝis 80 minutoj;
- de Bejruto al Baalbek en la Bika-ebenaĵo, 85 km for, atingebla kun kelkaj survojaj haltoj en 60 minutoj.

Sur la komuna linioparto inter Bejruto kaj Aley la relvojo jam post 30 km devos transgrimpi la Lebanonon kun altecoj de 1400 metroj. Sur la deklivaj vojopartoj aplikiĝu krom



la konvencia trakcio tute nova kroma movigo por akcelado respektive bremsado: longstatora linia elektromotoro. Veturante supren ĝi liveru senintertuŝan akcelforton, sendependan de la adhero, malsupren ĝi male disponigu aldonan bremsforton.

Por tia krommotoro necesos instali sur la trakciilo nur la relative simplan kaj malpezan reago-parton de la linia motoro, la pli multekostaj instalaĵoj en la relvojo mem restos limigitaj al la krute deklivaj vojopartoj. Neniaj detaloj tamen estis menciitaj, kiel oni volas solvi la teknikajn malfacilaĵojn ...

(Ullmann)

SUBMARAJ TUNELOJ LIGOS BRITION AL LA KONTINENTO

En la venonta jardeko realiĝos projekto, kies unua skizo jam antaŭ 235 jaroj estis diskutata: tunelo inter Francio kaj Britio sub la Manika Kanalo, konstruota inter Calais kaj Dover. Konsorcio de bankoj financos la laborojn, sed la registaroj de Francio kaj Britio devos garantii la finkonstruadon de la "seka interligilo" konsistonta el du tuneltuboj por trajnoj kun 4,5 metra diametro transverse interkonektitaj en distanco de po 250 m kun meza kromtubo por ventolado kaj sekureco. Elektra trakcio certigos la submaran pasaĝer- kaj vartrafikon sen elmotoraj gasoj, aŭtomobiloj estos transportataj sur platvagonoj en mallongintervalaj trajnoj, kiuj traveturos la 33,6 km longan subakvan tunelon en nur 30 minutoj (rapideco 200 km/h). La vojaĝdaŭro Parizo-Londono reduktiĝos de nunaj 7 al 3 horoj, en unu horo ĝis 3600 aŭtomobiloj povos trapasi la tunelon. La konstrukostoj por tiu ambicia projekto estas taksataj je 10 mrd.GBP, la amortizado estas atendata post 8 jaroj. - Jen pri kio interkonsentis Margret Thatcher kaj Francois Mitterand la 20an de januaro 1986 en la urbodomo de Lille.

Tiun ĉi decidon antaŭiris pluraj projektoj malsimilaj, eĉ konstrukomencoj. En 1750 la universitato de Amiens proklamis publikan prezkonkuron, sed la proponitan tunelon malhelpis militaristoj por "savi la insulecon" de Britio! Plej detale progresis planoj de la franca inĝeniero Thome de Gamond, kiu ek de 1833 okupiĝis unue pri digo kun pordegoj por trapaso de ŝipoj, poste pri fervoja ponto kaj fine pri tunelo submara. En 1866 li prezentis siajn skizojn al Napoleono III, kiu siaflanke sukcesis entuziasmigi la anglan reĝinon Victoria, eble pro tio ke ŝi suferis je marmalsano... Du jarojn post la morto de Gamond komencis en 1878 la fosado. Tamen la fama ĵurnalo TIMES avertis, ke tia tunelo estas "invito al invado de la Britaj Insuloj" kaj la aŭtoro Charles Dickens prognozis, ke la Francoj submarŝos la britan militfloton por venĝi sin pri Waterloo. Endanĝerigita ŝajnis la "Splendid Isolation" kiun garantias laŭ Shakespeare la fosaĵo antaŭdoma. Rezulto: en 1883 oni haltigis la laborojn, kvankam ambaŭflanke jam 2000 metroj estis elfositaj. Cetere ankaŭ Churchill kontraŭis la ideon de submanika kanalo, dirante en 1936 ke "la Manika Kanalo ne estas simpla akvovojo - ĝi estas filozofio."

En la kvindekaj jaroj de nia jarcento renaskiĝis projektoj, ĉu ponto, ĉu tunelo, ĉu kombinaĵo el la du. En 1966 Harold Wilson kaj Georges Pompidou konfirmis, ke oni ja konstruos tunelon kaj en novembro 1973 oni denove komencis fosadi. Sed sekvis la "naftoŝoko" de 1974 kaj la projekto estis "entombigita" la 20an de januaro 1975 flanke de Britio. Ekzakte 10 jarojn poste reviviĝis la projekto nun kaj kelkajn semajnojn poste la ministroj por eksteraj aferoj subskribis la definitivan kontrakton. Avertoj kontraŭaj ankaŭ ĉi-foje ne mankas: la rabio povus penetri sur la insulon; laborlokoj povus perdiĝi je la marbordo; la pejzaĝo povus suferi pro la konstruotaj trafikinstalaĵoj; Britio povus perdi sian ĉiam "apartan" rolon inter la ŝtatoj de Eŭropo; fervojistoj francaj kaj britaj povus per striko komplete nuligi la trafikon ... Cu tamen la kreskanta trafikbezono venkos la skrupulojn?

Ritt



AKTUALA SUPERRIGARDO 1985 PRI EŬROPAJ FERVOJOJ

mallongaj frapfrazoj kompilitaj laŭ revuo "Die Bundesbahn" 12/85 kaj 2/86 de J.Giessner

Aŭstrio (ÖBB). Oni vaste konsideras ekonomiajn kaj ekologiajn vidpunktojn - plifortigo de "kombinita trafiko", t.e. ke precipe la peza transit-trafiko pli kaj pli estas forprenita de la strato favore al la fervojo - konstruado de manovraj stacioj en Wien kaj Villach (parte jam en funkcio) - novaj rapidaj trajnoj al/de Wien - kuŝvagono kun 4litaj kupeoj - modelo de vagono por familioj kaj korpe handikapitoj - vartrafiko: 11 novaj resp. plilongigitaj TEEM - postmilita rekordo en vartransporto = 57,5 mio da tunoj.

Belgio (NMBS/SNCB). Ĉirkaŭ 60000 dungitoj - pasaĝeroj + 1%, varoj + 2,5% kompare al '84 - kelkaj novaj linio-sekcioj elektrizitaj, aliaj en elektrizado - 65 duetaĝaj vagonoj ĉefe ĉirkaŭ Bruselo - metroo de Bruselo kelkajn km pli longa.

Britio (BR). En aprilo 85 finiĝis 12monata striko de la ministoj, krome britaj fervojistoj rifuzis veturigi karbotrajnojn, sekve deficito de 408 mio da pundoj (60% de la vartransportoj estas karbo) - novaj luksaj Pullman-trajnoj kun telefono sur tri linioj - 543 mio da pundoj disponigitaj por elektrizado kaj modernigo - interkonsento de la brita kaj franca registaroj pri konstruado de tunelo submara.

Danio (DSB). DSB estas unu el la plej gravaj ŝipposedantoj de Danio, krome funkciigas multajn restoraciojn, kioskojn kaj modernan organizon kun 23 vojaĝagentejoj - pasaĝertrafiko alportas 46% de la enspezoj kaj estas zorgeme flegata - en Kopenhaga ĉefstacio "Interrail-centro" (en somero '85 = 42527 personoj = + 15%) - vartrafiko = 22% de la enspezoj, ĉirkaŭ 7 mio da tunoj - du novaj grandaj pramoj po 11600 t inter Kalundborg kaj Aarhus - personaro 22000 - nova blua uniformo.

Francio (SNCF). 1985 estis jaro de solidiĝo por la fervojo, la ŝtato disponigis al ĝi 35 miliardojn da frankoj (el 53 mia por la trafiko entute) - personaro reduktita je 5000 al 245000 - en la pasaĝertrafiko dum 15 jaroj pozitiva evoluo (en '85 + 4%) - TGV transportis de post sept. 1981 = 47 mio da personoj (el ili en '85 = 16 mio) - TGV nun ankaŭ al Grenoble - aparta trajno por gejunuloj el Nederlando al Port Bou (kun disko-vagono) - 51 trajnoj kiel "familiaj trajnoj" kun kupeoj por beboj kaj ludejoj por infanoj - novaj rapidlinioj de Paris al okcidento en konstruado - 11500 km (el 34600) elektrizitaj - vartrafiko laŭ tunoj = 41% de la merkato = 174 mio da t, enspezoj + 5% - vartarifoj en '85 trifoje plialtigitaj je entute 11%.

Fed.Resp.Germanio (DB). 150jara ekzistado kun multaj tutlandaj propagandaj aranĝoj, efika ekspozicio en Nürnberg - enspezoj 27,5 miliardoj da DM (+ 191 mio), elspezoj 30,4 mia, personaro 277970 - **pasaĝertrafiko**: en flughaveno Frankfurt/Main ĉiutage haltas 30 IC-trajnoj - komerca rapideco de IC = 108 km/h (+ 8%) - en IC plimodernigita servo, ilia personaro specialaj uniformoj - tuta serio da rabat-ofertoj por ekz. junularo, maljunuloj, aŭtomobilistoj, komercistoj, rozruĝa sistemo, aŭtotransporttrajnoj ktp - nova: kuŝvagono sen prizorganto por gejunuloj kun propra dormsako - DB havas 14000 pasaĝervagonojn, el ili 474 por IC - **vartrafiko**: 288 mio da t (+1%) - Rektaj trajnoj de sendinto al adresito atingis rekordan efikecon, transportis 59% de ĉiuj tunoj - "Gong"-trajnoj (preskaŭ sen limstaciaj restadoj) kun ĝis nun 4 najbaraj fervojoj - "Inter Cargo" = dumnokta "salto" inter ĉirkaŭ 1000 sta-

cioj (ĉ 4 mio da t) - 2200 novaj varvagonoj, ĉefe specialaj (entute 256000) - la nova IC-kurier-servo (urĝegaj sendaĵoj nur en IC-trajnoj) bonege evoluiĝis (80000 sendaĵoj) - nombro de grandaj manovraj stacioj reduktita al 30 (origine 135) - en 6 stacioj eksperimentoj kun radio-direktitaj manovraj lokomotivoj - urbaj fervojaj linioj en grandaj centroj plivastigitaj. - 427 km = 90 % el novaj rapidlinioj en konstruado -ekzistas nun 450 km por rapideco de 200 km/h - la nova ICE(kspreso) atingis 317 km/h - nova pramo por birdfluglinio DB - DSB kun 405 m da trakoj en konstruado.

Germana Dem. Resp: (DR) Fervojaj kaj enlandaj ŝiptransportoj kune = pli ol 80 % de la tuta vartransporto -nova rapidtransporta reto, per kiu varoj atingas la celon post maks. 24 horoj, krome novaj resp. plilongigitaj TEEM - 295 km nove elektrizitaj, nun 15 % entute - infanoj ĝis 6 jaroj vojaĝas senpage - 571 rapide veturantaj trajnoj enlandaj, novaj pasaĝervagonoj, ankaŭ por handikapuloj.

Hispanio (RENFE) Preskaŭ komplete nova gvidantaro - post multjara negativa evoluo ekde 1984 pozitiva tendenco (pasaĝeroj + 3,2 %, varoj + 7,7% personaj resp tunkilometroj) - kontenera trafiko + 25,3 % - personaro de 69390 al proks 65000 fine de '85.

Hungario (MAV) Pasaĝertrafiko: post regreso la nombro de pasaĝeroj plialtiĝas malrapide - laŭ trajnkilometroj = 38,7 % elektraj, 34,7 % dizela trakcio, 26,4 % dizelaj motorvagonoj - **vartrafiko:** elektra 54,5 %, dizela 44,3 %, vapora 1,2 %- modernigo de la manovra stacio Budapest-Ferencváros.

Italio (FS) Enspezoj + 7,5 % (inflacio = 8,6 %) - 190 km el 260 de la "Direttissima" Roma - Firence finkonstruitaj, same kvartrake tra la laguno de Venecia (sur plifortigita ponto el la jaro 1846) - novaj taktthoraroj sur tri linioj ekde Milano - du novaj grandaj pramoj (454 m da trakoj) al Sicilio kaj Sardio.

Luksemburgo (CFL) Pasaĝertrafiko minus 1 %, vartrafiko + 5,7 % (tunkilometroj + 10,1%) - modernigo de la "Nordlinio" Luxembourg - Trois-Vierges - grandstila konstruado de novaj stratoj.

Nederlando (NS) Pasaĝertrafiko pozitiva - bone frekventita nova dumnokta trajno por personoj kun bicikloj, somere inter Haarlem kaj Sudfrancio - NS kun DB uzis la "Rozruĝan" oferton (vendis ĉ 50000 tiajn biletojn) - vartrafiko kompare al '84 + 19,9 mio da t = + 2,5 % - kontenertransporto laŭnombre + 2 %, laŭtune + 4 % - la NS-branĉkompanio Van Gend & Loos ĉesis transporti pecaĵojn fervoje - nova linio en konstruado tra Fleveland (iama Zuidergolfo).

Norvegio (NSB) Tarifplialtigoj por pasaĝeroj kaj varoj po 5 % - plienspezoj pasaĝeroj + 4,3 %, varoj + 11 %, entute kontentiga rezulto - personaro = 14600 - salonvagono en la nokta trajno Oslo - Stavanger - plialtigo de la permesita aksŝarĝo de 18 al 20 t.

Pollando (PKP) Pli ol 600 km da nove elektrizitaj linioj, nun entute 8900 km = 36,5 % de la reto - modernigo de kelkaj ĉefaj manovraj stacioj - 7500 novaj varvagonoj, ĉirkaŭ 10000 elfunkciigitaj - 350 novaj pasaĝervagonoj, 40 elektraj motortrajnoj, kaj 110 elektraj lokomotivoj - plialtiĝis la nombro de rapidaj trajnoj je 52, de longdistancaj ordinaraj trajnoj je 12.

Svisio (SBB/CFF/FFS) Ekonomia rezulto ne tiel negativa kiel atendita (enspezoj + 4 %, elspezoj + 2,6 %) - nova oferto por pecaĵ-transportoj "domo-al-domo" - nova TGV-trajnoj Lausanne - Paris (+ 5,4 % da pasaĝeroj) - planitaj nova stacidomo por Zürich-ĉefstacio kaj novaj linioj kaj tuneloj en la ĉirkaŭaĵo.

LA MALGRANDAJ LANDOJ EN EŬROPO KAJ LA FERVOJO

Walter Ullmann (FR Germanio)

Malgrandaj landoj en Eŭropo estas - laŭ mia kompreno - ĉiuj landoj, kiuj estas malpli grandaj ol Luksemburgio (2586 km²), kiu ja disponas pri propra fervojo, la CFL.

Kelkaj el la sekvaj 6 landoj havas kunligon pere de la fervojo, kvankam kelkfoje ekzistas specialaj kondiĉoj. Sed legu kaj vidu mem!

Tiuj landetoj estas jenaj (ordigataj laŭ la grandeco):

1. ANDORO (Andorre, Andorra)
Statformo: Princlando (sed sen princo); mi do korektas PIV-on.
ĉefurbo: Andoro Malnova (Andorra la Vella)
loĝantoj: ĉirkaŭ 39.000
grandeco 453 km²
najbaroj: Francio kaj Hispanio
oficiala lingvo: kataluna
mono: francaj frankoj kaj hispanaj pesetoj.

Andoro ne havas fervojon kaj ankaŭ ne havis. Sed en Francio ekzistas stacio, kiu nomiĝas L'Hospitalet-près-l'Andorre (=ĉe Andoro). De tie kaj de Barcelono en Hispanio ekzistas aŭtobusaj linioj al Andoro.

Specialaĵo: Andoro estas la ununura lando inter tiuj 6 landetoj, kie ne la lingvo de la najbaro(j) estas la oficiala, sed iu alia, nome la kataluna.

2. MALTO (Malta)
Statformo: respubliko
ĉefurbo: Lavaleto ((La) Valetta)
loĝantoj: ĉirkaŭ 380.000
grandeco: ĉirkaŭ 316 km²
oficialaj lingvoj: malta (la ununura araba lingvo, skribata per latinaj literoj) kaj angla
mono: maltaj pundoj

Malta ne posedas fervojon, sed posedis ĝin de 1883 ĝis 1931. Hodiaŭ nur ankoraŭ ekzistas restaĵoj de stacio proksime de la urbo Mdina.

Vidu la bildon: iama fervojo, en la malta lingvo nomata "il vapur ta`l-art" kaj poŝtmarko okaze de la centjariĝo de la fervojo el 1983.

Specialaĵo: Malto estas la ununura lando inter tiuj 6 landetoj, kiu estas insularo (insuloj: Malto, Gozo, Comino kaj aliaj) kaj pro tio ne havas najbarojn.



3. LIĤTENŜTEJNO (Lichtenstein)
Statformo: princlando
ĉefurbo: Vaduco (Vaduz)
loĝantoj: ĉirkaŭ 27.000
grandeco: ĉirkaŭ 160 km²
najbaroj: Svislando kaj Aŭstrio
oficiala lingvo: germana
mono: svisaj frankoj.

Fervojo ekzistas, sed ĝi apartenas al Aŭstrio, la ÖBB . Ekzistas nur la linio inter Buchs (Svislando) kaj Feldkirch (Aŭstrio) - 9,5 km.

En Liĥtenŝtejno situas la stacioj Schaan-Vaduz. Schaanwald kaj Nendeln. La fervojistoj estas kompreneble aŭstraj (vidu la bildon: aŭstra kolego antaŭ la stacidomo de Schaan-Vaduz en aŭgusto 1985). La biletojn

oni vendas kontraŭ svisaj frankoj, sed la prezoj sur la biletoj estas indikataj en aŭstraj ŝilingoj. Simile estas ĉe la ekspedado de varoj kaj pakaĵoj. Ŝtatanoj de la princlando ne povas estiĝi fervojistoj en la propra lando, ĉar por fariĝi aŭstra fervoja oficisto necesas esti ŝtatano de Aŭstrio, kio Liĥtenŝtejnanoj ne povas esti kaj inverse.

Specialaĵo: En Liĥtenŝtejno nur ek de 1984 ekzistas la rajto por virinoj baloti por la tutŝtaţaj balotoj. Tiuj okazis la unuan fojon februaron 1986!



4. SANMARINO (San Marino)
Statformo: respubliko
ĉefurbo: Sanmarino (San Marino)
loĝantoj: ĉirkaŭ 22.000
grandeco: ĉirkaŭ 61 km²
najbaro: ĉirkaŭata de Italio
oficiala lingvo: itala
mono: italaj liroj

Sanmarino ne posedas fervojon, sed telferon inter Borgo Maggiore kaj la ĉefurbo. Inter la mondmilitoj ekzistis fervoja linio de la itala urbo Rimini al la lando. La restaĵoj de la trakbazo estas ankoraŭ videblaj.

Specialaĵo: Sanmarino estas la plej malnova respubliko en Eŭropo (ankaŭ la plej malgranda).

5. MONAKO (Monaco)
Statformo: princlando
ĉefurbo: Monako (Monaco Ville)
loĝantoj: ĉirkaŭ 27.000
grandeco: ĉirkaŭ 1,9 km²
najbaro: ĉirkaŭata de Francio
oficiala lingvo: franca
mono: francaj frankoj

Tra Monako veturas linio de la franca ŝtatfervo SNCF, nome la linio inter Marseille kaj Ventimiglia (en Italio). La ununura stacio estas Monaco-Monte-Carlo. La longeco de la linio sur la ŝtata teritorio estas 1,3 km. Ŝanĝproblemoj en la stacidomo ne ekzistas, ĉar validas la sama mono.

Specialaĵo: Monako estas la plej dense loĝata lando de la terglobo.

6. VATIKANA REGNO (Vatikan, Vaticano)
Ŝtatformo: papa ŝtato
ĉefurbo: Vatikanurbo (Citta del Vaticano)
loĝantoj: ĉirkaŭ 1000
grandeco 0,44 km²
najbaro: ĉirkaŭata de Italio
oficialaj lingvoj: latina kaj itala
mono: italaj liroj

La Vatikano posedas fervojan stacion, kunligitan kun la itala fervojreto (FS). La stacio nomiĝas San Pietro (Sankta Petro), sed ĝi funkcias nur en specialaj kazoj, ekzemple vojaĝo de la papo. La longeco de la "linio" estas ĉirkaŭ 300 m.

Specialaĵo: Vatikano estas la plej malgranda ŝtato sur la terglobo.

Do, finiĝis mia prezentado de la eŭropaj landetoj. Mi esperas, ke vi trovis ion interesan.

NIAJ JARKUNVENOJ

HEFA (Hispanio)
Lige al la 46a Hispana Kongreso de Esperanto, okazonta en Vigo 15a-20a de julio 1986, HEFA aranĝas sian jarkunvenon. Adreso de la Loka Kongresa Komitato: Circulo Marcantil, strato Principe, 44, E-36202 VIGO.

DEFA (Danio)
Generala kunveno de DEFA okazis en Gentofte (apud Kopenhago) la 15an de marto 1986. La prezidanto dum pli ol 20 jaroj, IFEF-kasisto Henning Hauge, ne deziris reelekton, kion tre bedaŭris la ĉeestantaro pro lia eminenta laboro. Prezidanto elektiĝis Astrid Birkbak, sekretario elektiĝis Jan U Niemann kaj kasisto reelektiĝis Karen Olsen. La nova prezidanto esprimis dankojn al sia antaŭulo per jena limeriko, kiun ni trovis en 'DEFA-bulteno':

Ni dankas al vi, Henning Hauge,
de l'ŝtona epoko vi taŭge
nin gvidis pervorte,
malofte perforte
kaj tial mi verkis aplaŭde.

Ni konas vin kiel bonkora
kaj gaja kaj ore valora
persono, - se nur vi
ne devas murmuri
pro manko da kafo aŭrora.

Por ke vi komprenu, amiko,
ke ne estas nur retoriko,
donacon simbole
akceptu bonvole,
de mi kaj la tuta publiko.

GEFA (FRGermanio)
La 30a GEFA-jarkunveno okazos de la 17a ĝis la 19a de Oktobro 1986 en Duisburg, la eminenta grandurbo en la Rhein/Ruhr-regiono. Unu el la elstaraj avantaĝoj de la tiujara kongresloko estas ĝia favora situo. Atingi Duisburg perfervoje ne estas problemo, ankaŭ ne el ekstremaj sudo aŭ nordo. Kiel kongresejo estas elektita la moderna Mercator-halo, tute proksime de la ĉefstacidomo kaj diversaj hoteloj.
Vendredon posttagmeze estas akcepto en la urbdomo. Vespere sekvos interkonatiĝ-vespero por renkontiĝi kaj gaje babili kun siaj geamikoj, ni esperas el multaj landoj. Sabaton antaŭtagmeze ni ofertas rondiradon en la moderna aŭ malnova urbokerno. Vizitinda estas la Lehmbruck-muzeo aŭ la riĉe ekipita zoologia ĝardeno. Samtempe okazos laborkunsido kaj kursfina kaj lingva kapablec-ekzamenoj.
Post la komuna manĝo komenciĝas la rondveturado kun havenvidiga ŝipo. Duisburg disponas pri la plej granda internlanda haveno en la mondo.
Kulmino estos la festvespero. Ni atendas eminentulojn el la publika vivo kaj de la fervojo. Post la oficiala parto la dancemuloj trovos okazon por moviĝi sur la parkedo.
Dimanĉon la kongresanoj kunvenos al matineo. GEFA-prezidanto raportos pri la eventoj inter la pasinta jarkunveno ĝis la nuna dato. Oni prezentos diapozitivojn pri la UK en Peking kaj sonfilmon pri la tiujara IFEF-kongreso en Skopje.
Ĉar la distanco al la najbaraj landoj ne estas granda ni atendas multajn amikojn.
Informoj kaj aliĝilo estas haveblaj ĉe Rolf Terjung, Finkenschlag 68, D-4100 Duisburg 26 aŭ deĵoradreso: Bf 433 Mülheim (Ruhr) Hbf.
Grass

FERVOJA KORESPONDA SERVO

J. Demissy, 18 Avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy.
Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn) por ĉiu dezirata korespondadreso.

DE NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

IFEA (Italio)

STARIGITA EN ROMO INTERPARTIA KOMITATO PRI LA EŬROPA LINGVA PROBLEMO

La 6an de marto 1986 naskiĝis en Romo interpartia Komitato pri la eŭropa lingva problemo. Partoprenas en ĝi, per oficialaj reprezentantoj kvar italaj politikaj partioj.

Historio. Sekve de 4 artikoloj de d-ro Alberto Menabene pri la eŭropa lingva problemo, publikigitaj en ĵurnalo la fervoja Postlaboro de Romo organizis en oktobro 1984 rondan tablon pri tiu ĉi problemo inter eŭroparlamentanoj de la centra Italio. Pro la sukceso de la kunveno la dirita fervoja institucio proponis al ĉiuj italaj partioj starigon de interpartia Komitato.

Fondiĝa kunveno do okazis la 6an de marto 1986. Tiam komenciĝis la unua kunsido de la Komitato, kaj oni decidis:

1) inviti ĉiujn aliajn italajn partiojn aliĝi al la Komitato;
2) prepari leĝproponon por la enkonduko de la instruado de Esperanto en la italajn lernejojn;
3) proponi al la tuta itala esperantistaro komunan, ĝeneralan kunvenon por interkonsenti pri la agado farinda kaj farenda.

El tio klare montriĝas, ke la naskiĝinta komitato intencas efektivigi ekde la komenco poresperantan agadon; sed ekde la komenco ĝi estas ankaŭ konvinkita, ke nenia agado estos sukcesa je nivelo de pinto sen la samtempa entuziasma apogo de la esperantista bazo.

Raportis la departementa sekretario de AEC Antonino Pistoia

LA UNUA VILAĜO-METROO DE LA MONDO

La 7an de decembro 1985 ekfunkciis la unua subtera fervojo de la mondo ne en grandurbo, sed en vilaĝo kun nur 730 enloĝantoj. Temas pri la aŭstria ferio-loko Serfaus en Tirolo (1427 m), kiu tiel solvis siajn trafikproblemojn. Tiu "metroo" interligas grandegan aŭto-parkadejon ĉe la vilaĝa rando kun la valstacio de grava telfero, kiu kondukas al granda montara skiregiono. Oni rajtas senpage veturi per tiu subtera fervojo, kiu ankaŭ havas 2 staciojn en la vilaĝa centro. Helpe de ĝi la vilaĝo estas sen aŭtomobiloj. Bruo, gaso kaj stratoj plenaj de parkantaj aŭtoj ne plu ekzistas.

La metroo estas longa 1300 m kaj unutraka. La sola trajno kun du vagonoj (tria estas mendita) seninterrompe veturas tien kaj reen kun proksimume 40 km/h. Ĉiu vagono havas lokon por 135 starantaj personoj. La veturado en unu direkto daŭras 4 minutojn. Tiel oni povas transporti po horo ĉirkaŭ 2000 personojn en ambaŭ direktoj.

La firmao Siemens liveris la gvid- kaj kontrolsistemon. En la stacioj kaj vagonoj estas instalitaj kameraoj, kiuj ebligas la gvidadon el centralo. Surloka personaro ne ekzistas. Ĉiuj ordonoj por la trakcio estas transmisiataj pere de la kablo, kiu tiras la vagonojn tra la tunelo. La vagonoj ŝvebas en alteco de proksimume 15 milimetroj sur aerkusenoj. La foruzado de energio estas multe pli malalta ol ĉe kutima kablotramo.

Serfaus havas 3700 litojn por daŭraj gastoj. Ĉiutage ĝi krome estas vizitata de ĝis mil aŭtomobiloj kaj 30 aŭtobusoj.

ekstrakte el "Blickpunkt" DB
kompilita de J.Giessner

DEKLARO DE UN PRI LA RAJTO DE POPOLOJ JE PACO

La Generala Asembleo,

reasertante, ke la principa celo de la Unuiĝinta Naciaro estas la konservado de internaciaj paco kaj sekureco,

memorante la fundamentajn principojn de internacia juro, fiksitajn en Ĉarto de la Unuiĝinta Naciaro,

esprimante la volon kaj aspirojn de ĉiuj popoloj, ekstermi militon el la vivo de la homaro kaj, plie, preventi mondovastan katastrofon nuklean,

konvinkita pri tio, ke vivo sen milito servas kiel la plej unua antaŭkondiĉo internacia por la materia bonfarto, evoluo kaj progreso de landoj, kaj por la plena provizaĵo de la rajtoj kaj fundamentaj homaj liberecoj proklamitaj de la Unuiĝinta Naciaro,

konsciante, ke en la nuklea epoko la establo de daŭranta paco sur la Tero reprezentas la plej unuan kondiĉon por la konservado de homara civilizo kaj la travivo de la homaro,

rekonante, ke la konservado de paca vivado por popoloj estas la sankta devo de ĉiu Stato.

1. **solene proklamas,** ke la popoloj de nia planedo havas sanktan rajton je paco;
2. **solene deklaras,** ke la konservado de la rajto de popoloj je paco kaj la antaŭenigo de ĝia provizaĵo estigas fundamentan devon de ĉiu Stato;
3. **akcentas,** ke certigi la ekzercadon de la rajto de popoloj je paco demandas, ke la politikoj de Statoj estu direktataj al la forigado de la minaco de milito, precipe nuklea milito, la rezigno de la uzo de forto en internaciaj rilatoj kaj la kvietiĝo de internaciaj disputoj per pacaj rimedoj surbaze de la Ĉarto de la Unuiĝinta Naciaro;
4. **apelacias** al ĉiuj Statoj kaj internaciaj organizoj asisti laŭ sia plejeblo en la provizado de la rajto de popoloj je paco per la adopto de adekvataj rimedoj ĉe ambaŭ niveloj nacia kaj internacia.

Generala Asembleo
de la Unuiĝinta Naciaro
(UN-dokumento: A/RES/39/11, 1984-11-20, el UN kaj Ni)

ĈINA FERVOJISTARO AKTIVAS

"Amikoj de Esperanto" estas periodaĵo, kiun eldonas Fervojista Esperantista Asocio de Huhhot-a Fervoja Buroo. Atingis la redakcion n-ro 3, kiu enhavas 20 paĝojn de diversaj informoj en Esperanto kaj la ĉina. Koran gratulon.

Gvidas la laboron inter ĉinaj kolegoj "gruparo", kies membroj krom la prezidanto Li Sen estas:
Han zhu Wu el Tianjin Fervoja Distrikto; Zhang Dali el Pekino Fervoja Distrikto; Ouyang Xiangheng kaj Nie Shu-ping el Wuhan Fervoja Distrikto; Chen Hangang el Qiqihar Fervoja Distrikto; Zhan Qingnian el Fuzhou Fervoja Distrikto; Xiao Zibin el Guiyang Fervoja Distrikto; Sun Jun el Shenyang Fervoja Distrikto; Cheng Linjian el Huhhot Fervoja Distrikto; Zhu Minghe el Xinxiang Fervoja Distrikto; Zuo Caiyuan el Liuzhou Fervoja Distrikto; Ouyang Bainong el Nan Ning Fervoja Distrikto; Zheng Shoupan el Mawei Fervoja Distrikto; Xiao Ke el Baotou Fervoja Distrikto.

Wuhan Fervoja Esperanto-Sekcio deziras bonvenigi kolegojn, kiuj partoprenos la 71an UK en Pekino. La grupo konsistas el 20 membroj. La sekcia adreso estas: Wuhan Shi Bo li Chang Choujianchu, Wuchang, Wuhan, P.R.Ĉinio.

PRODUKTAĴOJ DE MOZO

Atingis la redakcion de IF katalogo 92 paĝa pri la diversaj entreprenoj de la franca departemento **Meuze** (Mozo).

La katalogo enhavas indekson pri la produktaĵoj kaj certajn aliajn informojn en 4 lingvoj: franca, germana, angla kaj Esperanta.

En aldona skribaĵo la iniciatinto, Internacia komerca kaj Ekonomia Fakgrupo, informas, ke unuafoje franca ŝtat-organizaĵo uzas Esperanton en oficiala eldonaĵo.

Ĉiu interesato povas ricevi unu ekzempleron kontraŭ sendo de 10 internaciaj respondkuponoj al: Chambre de Commerce de la Meuse, Parc Bradfer, F-55000 BAR-le-DUC.

Gratulon al la atingaĵo, kiu espereble akiros kontentigan disvastiĝon.

ĜUSTIGO

Notu bone, bonvole, ke ĉion rilate al Internacia Fervojisto vi sendu al la **redaktoro**, kies adreson vi trovas ĉi-supre. Estas kromvojo, se vi sendas al la sekretario.



Emblemo de la Internacia Jaro de Paco

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en julio, estas 10.6.1986

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved